31
Wegverkeer en verkeersveiligheid

Aan de orde is het **VAO Wegverkeer en verkeersveiligheid (AO d.d. 26/05)**.

☐

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Voorzitter. In ons algemeen overleg heb ik namens D66 gewezen op het grote belang ervan, consequent en blijvend aandacht te hebben voor de verkeersveiligheid. Sterker nog, de verkeersveiligheid moet hoger op de prioriteitenlijst komen te staan binnen het brede scala aan veiligheidsdiscussies die wij met elkaar voeren. Ik constateerde ook dat veel van mijn collega's uit andere politieke partijen op precies dezelfde lijn zitten of al lang zaten. Het is goed om te zien dat de verkeersveiligheid binnen deze Kamer breed als belangrijk onderwerp wordt beschouwd.

In mijn maidenspeech heb ik de verkeersveiligheid naar voren gebracht als mijn persoonlijk aandachtspunt in deze Kamer. Helaas kregen we wat onbevredigende antwoorden in het algemeen overleg. Daarom ben ik gekomen tot een motie over verkeersveiligheid en betere registratie van verkeersongelukken. Deze motie dien ik mede in namens mevrouw Visser van de VVD, de heer Hoogland van de PvdA en de heer Van Helvert van het CDA.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het aantal verkeersdoden en verkeersgewonden in 2015 voor het eerst sinds jaren weer is toegenomen;

overwegende dat een goede registratie van verkeersongelukken handvatten biedt voor het voorkomen van ongelukken in de toekomst;

verzoekt de regering om een plan van aanpak te ontwikkelen voor een sluitende registratie van de plaats en de oorza(a)k(en) van verkeersongevallen en de Kamer hierover voor Prinsjesdag te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Belhaj, Visser, Hoogland en Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 509 (29398).

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
GroenLinks deelt met D66 dat we natuurlijk graag minder verkeersdoden en zwaargewonden willen. Maar deze motie, die oproept om een en ander te gaan registreren, is wel heel erg soft. De minister heeft van tevoren beloofd dat er maximaal vier of vijf doden extra zouden zijn. Nu zien we dat het er 32-33 zijn en is de reactie van D66: laten we het gaan registreren. Wil D66 niet gewoon zeggen: terugdraaien die snelheid totdat het zonder extra doden kan?

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Wij refereren in deze motie in eerste instantie aan de stijging met 50 verkeersdoden. Die stijging staat los van waar mevrouw Van Tongeren naar verwijst, de stijging van het aantal verkeersdoden specifiek op die wegen waar 130 km/u mag worden gereden. Dat zijn twee aparte zaken. Wat de eerste betreft is het schandalig dat we het nog niet met elkaar hebben geregeld. Ik hoop dat dat gaat lukken, zodat iedereen precies weet waar, wanneer en hoe iets heeft kunnen plaatsvinden. Wat die tweede zaak betreft, de wegen waar 130 km/u mag worden gereden: ik twijfelde of ik hierover vandaag een motie zou indienen. We hebben namelijk net een brief ontvangen waarin wat meer informatie staat daarover. Ik vind het daarom nu te prematuur om mijn motie op dit punt in te dienen, omdat ik eerst nader overleg wil hebben over het gestelde in de brief.

De **voorzitter**:
Een korte vervolgvraag, mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
We hebben er natuurlijk uitgebreid overleg over gehad. In de bijlage van de brief van de minister, in tabel 4, zie je overduidelijk dat bij 130 km/u het risico per miljard gereden kilometers heel veel hoger ligt dan op welke andere weg dan ook. Ik weet dus niet op welk bewijs er moet worden gewacht. Ik hoop dat D66 in elk geval mijn motie op dit terrein wel zal steunen.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Ik kijk uit naar de motie van GroenLinks en de inhoud daarvan.

Ik hoop dat we een stapje dichter bij het moment komen waarop we de mensen nog meer invloed kunnen geven op hun directe rijgedrag en we de minister meer mogelijkheden kunnen geven, niet alleen voor de wegen waarvoor zij verantwoordelijk is, maar juist ook voor de wegen waarvoor een provinciale verantwoordelijkheid of een lokale verantwoordelijkheid is. In tegenstelling tot wat er weleens wordt gedacht is er sinds twee jaar geen 300 miljoen meer die de gemeenten kunnen besteden aan verkeersveiligheidsaspecten. Ik kijk uit naar de antwoorden van de minister.

☐

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de verhoging van de maximumsnelheid tot 130 km/u leidt tot meer ongevallen en verkeersdoden op autosnelwegen;

verzoekt de regering om maatregelen te treffen om het aantal verkeersdoden op de 120 km/u-tracés en de 130 km/u-tracés terug te brengen en om tot die tijd geen nieuwe wegvakken aan te wijzen waarop de maximumsnelheid wordt verhoogd naar 130 km/u,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 510 (29398).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de veiligheid van langzame verkeersdeelnemers in het gedrang komt door het toenemende autoverkeer in binnensteden;

verzoekt de regering om samen met wegbeheerders te onderzoeken hoe kan worden bijgedragen aan veiliger verkeersomstandigheden voor langzame verkeersdeelnemers, bijvoorbeeld door de invoering van het regime dat gemotoriseerd verkeer "te gast" is in de binnenstad, en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 511 (29398).

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Zoals ik al zei in het interruptiedebatje met de woordvoerder van D66, heb ik vragen over de brief die de minister vandaag naar de Kamer heeft gestuurd. Tabel 4 in deze brief laat zien dat bij 130 km/u er een veel hoger risicopercentage is per miljard gereden kilometers dan voor alle andere wegvakken. De minister heeft vóór de invoering van de 130 km/u gezegd dat zij het zo veilig zou doen dat er maximaal vier à vijf extra doden zouden zijn. Dat aantal wordt ruimschoots overschreden. Ik verwacht dus minimaal van de minister dat er geen nieuwe wegvakken bij komen. Liefst zou ik zien dat de verhoging teruggedraaid werd. Je kunt het niet wijten aan onoplettendheid, whatsappen en al die andere dingen, want die heb je bij 120 ook. Bij 130 komt de klap veel harder aan. Je remweg is veel langer en in de tijd die je nodig hebt om te reageren, reis je verder. Daardoor is de impact zwaarder. Het maakt niet uit of je dan zit te whatsappen of niet. Als je het bij 100 doet, heb je minder risico op een dodelijk ongeval. Dat wijzen de cijfers van de minister nu ook uit. Daarom wil ik nu actie!

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. We hebben in het algemeen overleg goed gedebatteerd over afleiding in het verkeer. We hebben het ook gehad over het feit dat afleiding als je op de fiets zit, ook heel gevaarlijk is. Daarover wil ik twee moties indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het gebruik van mobiele telefoon en smartphone op de fiets toeneemt waardoor de verkeersveiligheid afneemt;

verzoekt de regering, een campagne tegen het appen op de fiets te starten die vergelijkbaar is aan de BOB-campagne,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 512 (29398).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat onduidelijkheid bestaat inzake de aansprakelijkheid van fietsers op het moment dat zij een ongeluk veroorzaken door roekeloos app- of belgedrag;

verzoekt de regering, een nader onderzoek te (laten) doen naar de aansprakelijkheid van fietsers bij roekeloos app- en belgedrag, en de Kamer daarover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Helvert en Visser. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 513 (29398).

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik heb een vraag over de eerste motie. Het is eigenlijk dezelfde vraag als de vraag die ik net aan mijn collega van D66 stelde. Wij zien in de brief in tabel 4 duidelijk dat er bij 130 een veel hoger risico is. Hoe staat het CDA nu tegenover het verhogen van de maximumsnelheid naar 130 op nog meer trajecten?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Het CDA is daarover altijd heel helder geweest. Ik begrijp de vraag van mevrouw Van Tongeren ook heel goed en vind het goed dat dit steeds aandacht krijgt. Het CDA is voor doorrijden als dat kan. Als het de verkeersveiligheid ernstig in gevaar brengt of als het de kosten voor schone lucht of voor geluid enorm omhoog brengt, vinden wij het geen goede zaak, maar zijn niet tegen 130 km/u in het algemeen. Als het kan wel, maar als het niet kan niet.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Voorzitter. Ik heb een motie over het opvoeren van snorfietsen en scooters.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een grote meerderheid van de bij BOVAG aangesloten (snor)fietshandelaren nog steeds meewerkt aan het opvoeren van snorfietsen;

overwegende dat de regering de door de PvdA-fractie gepresenteerde maatregelen om het opvoeren van snorfietsen tegen te gaan afwijst, maar daar vooralsnog geen alternatief tegenover plaatst;

verzoekt de regering, voor de begrotingsbehandeling I en M met een actieplan te komen om het opvoeren van snorfietsen tegen te gaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 514 (29398).

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ik rekende nog op een interruptie van mevrouw Van Tongeren met dezelfde vraag die zij aan alle andere ondertekenaars van de motie stelde!

De **voorzitter**:
Ik zat er ook op te wachten, maar we gaan niet aan uitlokking doen!

De heer **Hoogland** (PvdA):
Maar ik heb nog even tijd. Het antwoord op haar interruptie is dat zijzelf ooit voorstelde om 130 te gaan rijden. Dat was op de A2, mits de auto elektrisch was aangedreven. Dan mocht het wel! Ik zeg erbij dat dit in mijn partij verdeeld ligt, maar ik ben toch verbaasd dat mevrouw Van Tongeren hier nu zo hard op drukt en tegen ons allemaal zegt dat je nergens 130 mag, terwijl zij het zelf heeft voorgesteld.

De heer **Smaling** (SP):
Voorzitter. Ik heb maar één motie. De minister denkt dan natuurlijk meteen: daar gaat die vent weer over die rijscholen beginnen. Nou, nee. We hebben namelijk een wetsbehandeling in het vooruitzicht en daar verheug ik me zeer op. Mijn motie gaat over de snellaadstations. Daar hebben we het even over gehad tijdens het algemeen overleg. De minister stond daar heel anders in dan ik, dus ik heb alles nog eens nageplozen. Ik heb het idee dat ik hier toch wel een stevige motie heb liggen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de in 2012 uitgegeven concessies voor de snellaadstations langs snelwegen een optie hadden voor het plaatsen van winkel of toilet;

constaterende dat deze concessies eind 2013 zijn ingeperkt waardoor de exploitanten van de snellaadstations geen aanvullende voorzieningen meer mogen aanbieden;

overwegende dat ook elektrische rijders graag gebruikmaken van voorzieningen als een toilet, wifi en een kop koffie met kroket;

verzoekt de regering om zich houden aan de in 2012 uitgegeven concessies voor snellaadstations en eerlijke concurrentie tussen snellaadstations en conventionele benzinestations te waarborgen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Smaling. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 515 (29398).

De heer **Madlener** (PVV):
Voorzitter. Ik moet straks helaas iets eerder weg. Het kan zijn dat ik niet meer aanwezig ben als de minister antwoordt op mijn vragen. Ik laat haar weten dat wij via het interne videosysteem de beantwoording volgen.

We hebben zojuist een brief ontvangen van de minister en daar wil ik toch een passage uit voorlezen, want die leidt tot een vraag. De minister schrijft, waar het gaat om de ringwegen: "De snelheid van 80 km/u geldt al op een deel van ringwegen. Deze snelheid blijkt in de praktijk echter ook tot meer filevorming te kunnen leiden, wat slecht is voor de doorstroming en daarmee zeker dus ook niet per definitie bevorderlijk is voor de luchtkwaliteit." Dit punt proberen wij al jaren te maken, maar die 80 kilometerzones blijven maar bestaan. Bij dezen dus opnieuw de vraag aan de minister of zij bereid is om die zones af te schaffen. Ze veroorzaken immers files en zijn niet goed voor de lucht, dus ze slaan nergens op.

Ik heb nog een ander puntje. Het is misschien een klein puntje, maar voor sommige mensen wel een belangrijk punt: de helmplicht voor de elektrische fiets. Steeds meer mensen willen op een elektrische fiets rijden. Nu gaat de minister een heel curieuze helmplicht invoeren voor fietsen die trapondersteuning bieden boven 25 km/u. In Nederland hebben we wetgeving die pas vanaf 40 km/u tot een helmplicht leidt, namelijk vanaf de bromfiets. Ik vind eigenlijk dat we dezelfde lijn voor de elektrische fiets moeten hanteren. Daarom dien ik een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Nederland een echt fietsland is;

overwegende dat steeds meer mensen op een elektrische fiets willen rijden;

overwegende dat een helmplicht voor fietsers betuttelende regelgeving is;

overwegende dat steeds meer elektrische fietsen ook trapondersteuning geven boven de 25 km/u;

verzoekt de regering om geen helmplicht en kentekenplicht in te voeren voor elektrische fietsen tot 40 km/u,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 516 (29398).

☐

Mevrouw **Visser** (VVD):
Voorzitter. Mevrouw Belhaj heeft een motie ingediend over betere registratie. Aan die motie zou ik een dictum willen toevoegen om tot een integrale analyse te komen. Die oproep doe ik dus. Dan krijgen we namelijk in één keer alle cijfers, zodat we hier in de Kamer een goed debat kunnen voeren over de oorzaken.

Ik heb nog een aantal moties. Daarmee willen wij ons voorbereiden op het debat over het alcoholslotprogramma. Dat heeft de heer Van Helvert aangevraagd. Hij en ikzelf hebben over dit programma vragen gesteld. Het lijkt ons goed om het kabinet in ieder geval al wat huiswerk mee te geven ter voorbereiding op dat debat, zodat we het na de zomer op een goede manier kunnen voeren.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het alcoholslotprogramma (hierna: ASP) door uitspraken van de Hoge Raad en de Raad van State niet meer door het CBR kan worden opgelegd;

overwegende dat het ASP desalniettemin een effectief middel is gebleken om andere weggebruikers te beschermen tegen hardleerse drankrijders;

constaterende dat tot de uitspraken van de Hoge Raad en de Raad van State over het niet meewerken aan het ASP, het rijbewijs automatisch voor vijf jaar door het CBR ongeldig werd verklaard;

constaterende dat hoewel een ongeldigverklaring van vijf tot tien jaar mogelijk is, het OM zijn strafvorderingsbeleid heeft aangepast naar de situatie van vóór het ASP;

van mening dat dit niet tegemoetkomt aan een betere verkeersveiligheid en het rechtvaardigheidsgevoel;

verzoekt de regering om in gesprek te gaan met het OM om te achterhalen waarom het strafvorderingsbeleid op deze manier is aangepast en in gesprek met het OM te vragen of het strafvorderingsbeleid meer in lijn kan worden gebracht met de situatie van voor de uitspraken van de Hoge Raad en de Raad van State, namelijk het ongeldig verklaren van het rijbewijs voor vijf jaar,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Visser en Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 517 (29398).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het alcoholslotprogramma (hierna: ASP) door uitspraken van de Hoge Raad en de Raad van State niet meer door het CBR kan worden opgelegd;

van mening dat het ASP desalniettemin een effectief middel is gebleken om andere weggebruikers te beschermen tegen hardleerse drankrijders;

constaterende dat een impactanalyse is uitgevoerd naar de gevolgen van overheveling van het ASP naar het strafrecht, waarbij niet is verkend onder welke condities het OM en de rechtspraak zouden kunnen overgaan tot het opleggen van het ASP;

verzoekt de regering om de impactanalyse uit te breiden met de vraag of en onder welke condities het ASP als straf kan worden opgenomen in het strafrecht en het OM en de rechtspraak hierbij te betrekken, en de Kamer over de uitkomsten hiervan te informeren voor het plenaire debat over het ASP,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Visser en Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 518 (29398).

De **voorzitter**:
U hebt geen spreektijd meer, mevrouw Visser, maar mevrouw Van Tongeren heeft nog een vraag voor u.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Als je iets nieuws toestaat in een land, waarna dat aantoonbaar een flink aantal extra doden en zwaargewonden tot gevolg heeft, dan ga je niet daarna eerst maar eens even kijken waar dat nou vandaan komt. Dat is mevrouw Visser vast met mij eens. Dan zul je zeggen: we stoppen nu eerst met die nieuwe activiteit. Dan zul je zeggen: pas als we zeker weten dat het veilig is, voeren we het wellicht opnieuw in. Ik ga ervan uit dat de VVD dat met mij eens is. Waarom doen we dat nou niet bij het 130 km/u rijden? Uit tabel 4 in de brief van de minister blijkt namelijk duidelijk dat het risico op een dodelijk ongeval op een weg waar 130 km/u mag worden gereden, aanzienlijk hoger is dan op de andere wegen.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Mevrouw Van Tongeren heeft tabel 4 voor haar neus. Ik heb hier tabel 3. Ik vraag mevrouw Van Tongeren wat zij met de cijfers uit tabel 3 doet. In 2014 werd op dezelfde wegen 130 km/u gereden als in 2015. Toen was het ongevallenrisico veel minder groot. In de redenering van mevrouw Van Tongeren hadden we toen dus die 130 km/u moeten laten staan. Nu is het één jaar iets anders en zegt mevrouw Van Tongeren direct: het ligt aan dat 130 km/u rijden. Dan zou het dus in 2014 ook aan het 130 km/u rijden moeten hebben gelegen. De redenering van mevrouw Van Tongeren klopt dus niet. Ik weet dat zij heel erg tegen dat 130 km/u rijden is. Dat mag van mij. Maar laat haar nu niet weer dit argument gebruiken. Volgens mevrouw Van Tongeren zouden we in Nederland slechts 15 km/u of 19 km/u mogen rijden, want dan zouden we geen enkele dode op de verkeerswegen meer hebben. Mevrouw Van Tongeren zou zich, net als ik, zorgen moeten maken over die wegen waar 50 km/u, 80 km/u of 100 km/u mag worden gereden, dus over de wegen waar een stijging te zien is. Dat doet zij echter niet. Zij kiest er heel bewust voor om alleen de aandacht te vestigen op de wegen waar 130 km/u mag worden gereden. Blijkbaar is alleen dat een probleem. Zij maakt zich geen zorgen over die wegen waar 50 km/u of 80 km/u mag worden gereden. Maar als men in een elektrische auto rijdt, mag ineens alles bij GroenLinks.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Het is jammer dat na al deze debatten, de VVD-fractie de positie van GroenLinks nog steeds niet te pakken heeft. Ik zal die positie vandaag niet verder uitleggen. Wij maken ons zorgen over álle verkeersdoden en álle zwaargewonden. Een van de maatregelen die nu worden genomen, onder aanvoering van de VVD, is het op steeds meer wegvakken verhogen van de maximumsnelheid. Het is aantoonbaar dat er daardoor meer doden en zwaargewonden vallen. De VVD gaat er echter gewoon mee door. Daar stel ik vragen over. Er wordt een motie gesteund waarin ervoor wordt gepleit om achteraf uit te gaan zoeken hoe dit nou eigenlijk komt. De minister heeft beloofd dat ze pas de maximumsnelheid zou gaan verhogen als ze het zeker weet. Ze heeft beloofd dat alle maatregelen die nodig zijn, zullen worden genomen en dat er misschien vier of vijf extra doden komen. Het zijn er nu heel veel meer. Dan zou je het verkeer dus in elk geval niet op nog meer wegvakken 130 km/u moeten laten rijden. Ik vind het uiterst merkwaardig dat de VVD dan gewoon zegt: ach, wat kan het ons schelen, we zien aan het eind van volgend jaar wel weer hoeveel doden er dan zijn.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Hier kan ik echt heel boos over worden, want mevrouw Van Tongeren doet het nu eigenlijk weer. Mevrouw Van Tongeren pikt voor het aantal verkeersdoden alleen de 130 kilometerwegen eruit. Ze zegt dat alles daardoor komt en weigert gewoon om te kijken naar het geheel. Ze weigert te kijken naar waar de meeste doden vallen. Dat is namelijk nog steeds op de gemeentelijke en provinciale wegen. Mevrouw Van Tongeren, u zou er eigenlijk samen met de hele Kamer voor moeten strijden dat we dat probleem oplossen. Maar dat doet u niet, want nee, u hebt maar één strijd: tegen de auto en tegen 130 km/u. Dat mag, maar voer de discussie dan zuiver. Kijk dan naar het geheel en maak u net zo veel zorgen over die 50 en 80 kilometerwegen. Want in uw redenatie zouden we de snelheden daar eigenlijk ook moeten terugdraaien. Nu gaan we gewoon even de cijfers erbij pakken.

De **voorzitter**:
Maar mevrouw Visser, mag ik u …

Mevrouw **Visser** (VVD):
Op de 80 kilometerwegen hadden we in 2015 145 doden.

De **voorzitter**:
Mevrouw Visser, mevrouw Visser, dit is afrondend …

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ja, maar mevrouw Van Tongeren had ook een vrij lange interruptie, voorzitter.

De **voorzitter**:
Ja. Dat klopt. En u hebt ook uitgebreid geantwoord. Voordat we alle cijfers opnieuw …

Mevrouw **Visser** (VVD):
Mevrouw Van Tongeren doet het ook. Ze refereert ook aan tabellen. Ik wijs mevrouw Van Tongeren er slechts op dat ook bij de 80 km/u een fikse stijging te zien was. In uw redenatie, mevrouw Van Tongeren, zouden we dus ook de 80 kilometerwegen moeten gaan verbieden omdat er een stijging te zien is. Dit toont de kromme redenatie van GroenLinks aan.

Ik sluit af met de vraag aan de minister of ze in het kader van de speed pedelecs en de verplaatsing daarvan naar de rijbaan toch aanvullend onderzoek wil gaan doen naar de gevolgen voor de doorstroom en de verkeersveiligheid. De VVD ziet dat niet zitten. Ik heb geen tijd om een motie daarover in te dienen. Dat kan donderdag wellicht nog, maar bij dezen alvast de vraag.

De **voorzitter**:
De minister heeft de vraag gehoord. De minister stelt een korte schorsing op prijs.

De vergadering wordt van 17.20 uur tot 17.24 uur geschorst.

☐

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Voorzitter. Ik begin met de motie-Belhaj c.s. op stuk nr. 509, over de verkeersregistratie. Ik ben met diverse partijen druk bezig met het verbeteren van de registratie. Daarover heb ik ook iets gezegd in het algemeen overleg. Ik zal u voor Prinsjesdag een plan van aanpak daarover aanbieden en beschouw de motie dan ook als ondersteuning van beleid.

Wel moet ik opmerken dat de informatie natuurlijk vooral betrekking zal hebben op de plaats en de toedracht van de ongevallen. Dat is dus andere informatie dan die over de oorzaak van de ongevallen. Een kop-staartbotsing kan bijvoorbeeld een toedracht zijn, maar het is soms moeilijk om te achterhalen of deze wordt veroorzaakt door vermoeidheid, alcoholgebruik of afleiding. Dat kun je niet altijd zien. We kunnen op basis van de informatie waarop ik doelde in ieder geval weer gerichter maatregelen nemen.

Ik kom op de motie-Van Tongeren op stuk nr. 510. Zij verzoekt tot het stoppen met de uitrol van de 130 kilometerwegen tot op het moment dat er meer duidelijkheid is over de ongevallen die daarop plaatsvinden. Met de andere wegbeheerders werk ik samen aan een risicogestuurde aanpak. Ook voor snelwegen onderzoek ik de mogelijkheid om een meer veilig pakket door te zetten. Op het moment dat we de snelheidsverhoging gingen doorvoeren, hadden we berekend wat potentieel de gevolgen daarvan zouden zijn. Op basis daarvan hebben we maatregelen genomen om ongevallen te voorkomen die het gevolg zijn van harder rijden. Denk aan een langere remweg, het maken van langere afritten op bepaalde trajecten en noem maar op.

We zullen "meer veilig" in brede zin doorzetten, dus niet alleen voor 130 kilometerwegen. Dat beleid zal gericht zijn op eenzijdige ongevallen op alle typen snelwegen. De uitrol naar een 130 kilometerweg zal alleen plaatsvinden als wordt voldaan aan de door ons gestelde veiligheidseisen.

We geven in de brief aan dat we op basis van een jaar nog niet de conclusie kunnen trekken dat de toename van het aantal ongevallen het gevolg is van de snelheidsverhoging of van andere maatregelen. Mevrouw Van Tongeren gaat uit van tabel 4, maar in tabel 3 zie je dat het in de afgelopen jaren anders is gegaan. De meeste van die 130 wegen zijn bovendien al veel eerder ingevoerd. In 2015 was er wat het aantal ongevallen betreft een piek te zien en bijvoorbeeld in 2014 was het aantal veel lager. Je moet het dus over de jaren bekijken. Dan pas kun je zien of het echt met die 130 kilometerwegen te maken heeft. Het heeft ook te maken met analyses. Voor elke weg waarvoor geldt dat wij op een snelheid van 130 kilometer per uur overgaan, voldoen wij aan de eisen met betrekking tot onder andere de verkeersveiligheid. Wij investeren daarin. Ik zeg nogmaals dat er in de informatie die nu voor u ligt niet direct een relatie is te vinden tussen snelheidsverhoging en ongevallen. De toename van het aantal ongevallen kan ook een andere reden hebben.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Als er in elk geval in één jaar een flink aantal meer doden gevallen zijn, zeg je toch dat je stopt met die activiteit totdat je zeker weet dat de introductie daarvan veilig kan gebeuren? De minister heeft gezegd dat vier tot vijf doden het maximale aantal is. Ik meen dat er 31 doden zijn gevallen. Zou je dan niet nu moeten zeggen dat je stopt met de uitrol van die wegen tot op het moment dat we het zo voor elkaar hebben dat er niet meer doden vallen, wat de oorzaak daarvan ook mag zijn?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
We hebben een inschatting gemaakt, namelijk maximaal vier tot vijf ongevallen extra als gevolg van de snelheidsverhoging. Ik geef nu aan dat je op basis van het jaar 2015 niet kunt zeggen dat het extra aantal ongevallen het gevolg is van de snelheidsverhoging. In de voorgaande jaren zie je dit immers niet, terwijl de snelheidsverhoging veel eerder is ingevoerd. In 2015 zijn er geen wegen toegevoegd en daar zie je opeens een piek. Dat is heel gek, want voor die wegen gold in de jaren daarvoor diezelfde snelheid. Je kunt die correlatie dus niet leggen. Om een voorbeeld te geven, er vallen ook andere ongevallen onder: iemand die onder invloed de weg is overgestoken en een ongeluk kreeg en mensen die bezig waren met het verwisselen van een band die werden aangereden. Je kunt niet op basis van een dodelijk ongeval zeggen dat dit is vanwege hard rijden. Het is vaak een samenspel van omstandigheden. Nogmaals, ik vind het belangrijk om dat altijd in de gaten te houden. Ik analyseer alles. Ik geef de Kamer altijd volledige transparantie. Op basis hiervan kun je niet zeggen dat het een gevolg van 130 km/u is, zeker niet als je kijkt naar de andere meerjarige cijfers of naar andere wegen. Daar doet zich dezelfde problematiek voor, terwijl daar geen snelheidsverhoging heeft plaatsgevonden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik neem aan dat de minister in elk geval niet gaat zeggen dat het door het verhogen van de snelheid veiliger wordt. Het gaat om mensenlevens. Al zou maar de helft van deze mensen niet overlijden als de minister de snelheid niet verhoogt, dan is dat toch ook de moeite waard? Wij nemen hier en daar maatregelen die maar een paar mensenlevens besparen. Wat is het grote landsbelang om 130 km/u toe te staan, terwijl we nu zien dat er op die 130 km/u-wegen echt meer mensen doodgaan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Omdat ik het los wil zien van 130 km/u of 120 km/u of 100 km/u of 80 km/u. Ik vind het belangrijk dat er zo weinig mogelijk slachtoffers zijn in het verkeer. We moeten er alles aan doen om te investeren in veilige wegen met verschillende snelheden. Elke weg heeft zo zijn eigen investeringen nodig. Er zijn provinciale wegen met een sloot ernaast en

met bomen. Die leiden weer tot heel andere typen dodelijke ongevallen. Wat wij doen op de snelwegen, is het wegnemen van allerlei objecten langs de snelweg. We zorgen dat de afritten lang genoeg zijn, dat de weg breed genoeg is en dat de verlichting goed genoeg is. Misschien nog veel belangrijker zijn nieuwe technologieën zoals intelligent transportation systems (ITS). Die zullen volgens mij ook tot een enorme vermindering van het aantal ongevallen leiden, omdat de auto's veel beter zullen inspelen op alle situaties. Daarover moeten wij met elkaar debatteren en dat moeten we doen. Ik blijf investeren in het terugbrengen van het aantal dodelijke ongevallen en het aantal gewonden in het verkeer, of dat nou is voor wegen met 80 km/u, 100 km/u, 120 km/u of 130 km/u. Ik ontraad dus ook deze motie, die specifiek op dit onderdeel is toegespitst.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 510 is ontraden. Ik sta geen interrupties toe over een motie die niet door de interrumpant zelf is ingediend, maar ik begrijp dat de heer Van Helvert een vraag heeft over de motie op stuk nr. 509, die mede door hem is ingediend. Daarom geef ik hem het woord.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Het begin van het tegengaan van ongevallen is het op zoek gaan naar de oorzaak ervan. De minister heeft zojuist gezegd dat zij de Kamer een plannetje zal doen toekomen over de toedracht, maar dat daar geen oorzaken in zitten. Volgens mij is dat juist wat wij nodig hebben. Wat is er daadwerkelijk gebeurd bij een bepaald ongeluk? De minister ziet de motie als ondersteuning van beleid, dus zij gaat niet meer doen dan nu, maar dat is volgens mij wel de concrete vraag.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik heb niet gezegd dat ik er geen oorzaken in zal zetten, maar wel dat het soms moeilijk zal zijn om een oorzaak te achterhalen. Als iemand komt te overlijden als gevolg van een ongeval veroorzaakt doordat hij afgeleid was, kun je dat niet altijd zien. Dan is het heel complex om te beoordelen of er net een gladde plek op de weg was of ik weet niet wat. Waar het kan, zullen we dat in de registratie op laten nemen, maar het zal niet altijd zichtbaar zijn. Uit de toedracht, die er in ieder geval in staat, kun je soms ook het een en ander afleiden. Als er een zekere alcohollucht van iemand afkomt, kun je ook iets constateren. Soms zal het kunnen en soms zal het ingewikkeld zijn. Dat is wat ik probeer te zeggen. Waar we het kunnen, zullen we het doen. De partijen in het veld die het moeten doen, zoals de politie of andere hulpverleners, proberen dat ook zo goed mogelijk te beschrijven. Ik zeg alleen dat het niet altijd 100% sluitend zal zijn, want het is soms complex.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Mogen we verwachten dat er iets van onderzoek in dat plan zit? In Amerika zijn er heel goede onderzoeken gedaan naar hoeveel procent van de fietsers veel belt of appt, of op een andere manier bezig is met social media, en naar het gevaar voor het verkeer daarvan. Kunnen wij verwachten dat de minister in dat plan ook zoiets doet, bijvoorbeeld met de SWOV of een ander instituut dat dit soort onderzoeken kan doen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik ben nu bezig met verschillende partijen om de registratie te verbeteren. Als er goede ideeën zijn op dat vlak, kunnen we die altijd inbrengen. Met behulp van continuous improvement zal er constant worden verbeterd, In de loop der jaren zullen we misschien meer kunnen zien en meer kunnen achterhalen. Dan kun je misschien wel met een prikje uit iemands bloed veel meer achterhalen dan je nu kunt. Dat blijft van belang. Ik ken het specifieke voorbeeld dat u noemt niet, dus kan ik niet beoordelen of dit een goed voorbeeld is. Constante verbetering van de registratie is echter volgens mij in ons aller belang.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Wij zijn er natuurlijk heel blij mee dat de minister dit belangrijk vindt. Ons hebben echter geluiden bereikt dat de politie aangeeft geen tijd te hebben om een en ander netjes te registreren, noch voor de provinciale wegen, noch voor de lokale wegen. Het lijkt mij dat wij niet alleen een discussie voeren over de rijkswegen en dat de minister ook iets kan zeggen over die geluiden. Op de provinciale wegen gebeuren namelijk ontzettend veel ongelukken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Voorzitter, het is wel bijzonder dat we een heel debat hebben over de voorgaande motie, maar het is aan u.

De **voorzitter**:
De motie is beoordeeld als ondersteuning van het beleid, maar het gaat om een nadere duiding van hetgeen met de motie beoogd wordt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik ga natuurlijk niet over de inzet van de politie. Ik heb gezegd dat ik de motie belangrijk vind en dat ik haar overneem. Ik ben ook met partijen in gesprek om een plan van aanpak te maken voor een sluitende registratie. Dezelfde Kamer vraagt ook de inzet van de politie op allerlei andere plekken. U kent ook allen de beperkte middelen bij de politie. Ik kan dus nu niet garanderen dat de inzet van de lokale en de provinciale politie — het is natuurlijk allemaal de nationale politie — overal hetzelfde zal zijn. Ik probeer om met de partijen een sluitend plan te maken. Als ik dat aan de Kamer aanbied, eventueel samen met mijn collega van V en J, moet de Kamer mij maar bevragen en bekijken of het plan naar haar mening sluitend genoeg is.

De **voorzitter**:
Dat lijkt me een mooi moment om de discussie te vervolgen. De minister gaat verder met de motie op stuk nr. 511.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
In de motie-Van Tongeren op stuk nr. 511 wordt gevraagd om de veiligheid van langzame verkeersdeelnemers in de binnenstad te verbeteren door een regime in te voeren waarin gemotoriseerd verkeer te gast is. Ik ontraad de motie. Ik bezie samen met andere wegbeheerders hoe ik gemeenten kan ondersteunen bij het nemen van maatregelen voor de verkeersveiligheid. Ook al is dat hun eigen verantwoordelijkheid, ik doe het graag samen met hen. Er

is geen deadline voor. Ik heb een werkgroep die daar voortdurend mee bezig is. Ik vind echter ook dat gemeenten zelf moeten bekijken hoe zij daar invulling aan geven. Zij kunnen zelf bepalen in welke gebieden zij gemotoriseerd verkeer te gast laten zijn, waar zij dat niet willen doen en of zij dat überhaupt willen doen. Daarom ontraad ik de motie.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik vraag de minister niet om dit in te voeren. Ik vraag om samen met wegbeheerders te bekijken wat er mogelijk is voor langzame verkeersdeelnemers, waaronder invoeren dat gemotoriseerd verkeer te gast is. Zoals de minister het uitlegt, is dit een van de onderwerpen die in de werkgroep aan de orde kan komen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dit soort dingen komt ook aan de orde. Je zou dan kunnen zeggen dat de motie overbodig is. Het is echter aan de gemeenten zelf. Zij hebben een eigen bevoegdheid om te kiezen voor verschillende vormen van verbetering van de verkeersveiligheid. Misschien geven ze de fietspaden een ander kleurtje of zetten ze meer paaltjes neer. Misschien weren ze verkeer of zeggen ze juist dat ander verkeer geen toegang heeft. Ik zie dus niet waarom dit punt specifiek ingebracht moet worden.

De motie van de heer Van Helvert op stuk nr. 512 richt zich op het gebruik van de mobiele telefoon en de smartphone op de fiets. Ik vind die motie complex. Ik ben ervoor om een heel goede campagne op dat vlak te hebben. Ik ben ook bezig met een landelijke campagne die volgens de evaluaties zeer goed scoort ten aanzien van het appen in de auto. Ik heb samen met telecomproviders de fietsmodus gelanceerd; door niet te appen op de fiets spaar je punten voor prijzen. Dat is echter een andere doelgroep. Dat zijn jongeren en die zijn niet echt geschikt voor de klassieke bob-campagnes zoals wij die doen op tv en langs de snelweg. Dus we zijn dit aan het opschalen door bijvoorbeeld schoolbattles te organiseren waarmee je op schoolniveau prijzen kunt winnen, omdat wij begrepen dat dit veel meer aansluit bij hoe je de jeugd bereikt. Daarnaast wil ik het convenant met telecomproviders verlengen en uitbreiden, zowel qua inhoud als qua deelnemende partijen, zoals telefoonproducenten. Dan gaat het om smartphonegebruik in de auto en op de fiets. Dus het wordt niet de traditionele bob-campagne langs de weg, maar ik ben wel bezig om op te schalen. Als ik de motie zo mag interpreteren, zie ik haar als ondersteuning van beleid. Zo niet, dan moet ik de motie ontraden omdat je dan de doelgroep niet bereikt.

De **voorzitter**:
De motie spreekt ook van "vergelijkbaar". Misschien biedt dat een aanknopingspunt.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ja, daarom. Ik denk dat de minister dat goed interpreteert. Het moet inderdaad geen kopie zijn van de bob-campagne. De sterkte van de bob-campagne was dat die heel langdurig was en dat die in combinatie was met de handhavers, in de zin dat die er ook op letten. Die combinatie was heel sterk. Natuurlijk moet het op de doelgroep gericht zijn. Zo bedoel ik de motie ook. Als daar nog een kleine parafrasering voor nodig is, dan is dat geen enkel punt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Daarom vond ik het ook belangrijk om dat even nader te duiden. U kent mij. U weet dat ik mij ernstig zorgen maak over appen op de fiets en in de auto. Ik denk dat we allemaal weten hoe vaak we op die telefoon zitten en wat voor risico's daarbij horen als je eventjes niet goed op het verkeer let.

Dan kom ik op de motie op stuk nr. 513 van de heer Van Helvert en mevrouw Visser over aansprakelijkheid van fietsers. Daarin wordt de regering verzocht nader onderzoek te laten doen naar de aansprakelijkheid van fietsers door roekeloos app- en belgedrag en de Kamer daarover te informeren. Ik zal het Verbond van Verzekeraars verzoeken om met mij de discussie aan te gaan over omgang met aansprakelijkheid van fietsers door roekeloos app- en fietsgedrag en zal de Kamer daarover dan informeren. Dus ik kan de motie overnemen.

De **voorzitter**:
Heeft een van de leden bezwaar tegen het overnemen van deze motie? Ik constateer dat dit niet het geval is.

De motie-Van Helvert/Visser (29398, nr. 513) is overgenomen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dan kom ik op de motie van de heer Hoogland op stuk nr. 514 over snorfietsen. Hij heeft mij terecht uitgedaagd door te zeggen: ik heb zelf plannen bedacht en die vond u niet goed, dus vertelt u dan maar hoe u het gaat doen. Ik ben nog bezig met het uitvoeren van de toezegging die ik al heb gedaan, in de zin dat ik samen met RAI en BOVAG kijk naar verdere mogelijkheden om die opgevoerde snorfietsen tegen te gaan. Ik heb hier staan dat ik eind dit jaar uw Kamer ga informeren, maar dat is te laat, want in de motie wordt gevraagd om dat voor de begrotingsbehandeling I en M te doen. Dat ga ik wel redden. Dat lukt niet in de begroting omdat die al is ingediend, maar voor de begrotingsbehandeling I en M zal ik met een actieplan komen. Ik zie de motie dan ook als ondersteuning van beleid.

In de motie van de heer Smaling op stuk nr. 515 wordt mij verzocht het mogelijk te maken dat gebruikers van laadpunten gebruik kunnen maken van voorzieningen als een toilet, wifi en een kop koffie met kroket. Sinds eind 2011 gelden energielaadpunten als basisvoorziening bij verzorgingsplaatsen op de rijkswegen. Er zijn 220 verzorgingsplaatsen aan de markt aangeboden en inmiddels zijn er 140 vergunningen verleend. Door drie marktpartijen zijn er al 60 verzorgingsplaatsen/laadstations gerealiseerd. Ook bestaande benzinestations mogen elektrisch laden aanbieden. Er zijn inmiddels dertien pomphouders/wegrestaurants die deze service aanbieden. In totaal zijn het dus 73 plekken. Via de concessies uit de Benzinewet is het recht om bijvoorbeeld broodjes te verkopen, verleend aan de benzinepompexploitanten. Dit heeft geleid tot een rechtszaak waarvan ik de uitspraak afwacht. Ik heb begrepen dat er op 13 oktober een algemeen overleg over elektrisch rijden zal worden gehouden. Misschien hebben we dan iets meer informatie. Ik vraag de

Kamer om de motie tot die tijd niet in stemming te brengen, voor zover ik die vraag kan neerleggen bij de Kamer. Ik heb er op zich geen bezwaar tegen dat er ook op laadpunten een en ander verkocht kan worden, maar dat kan alleen maar binnen de concessies zoals we die nu hebben. Daar loopt nu ook een rechtszaak over.

Het is een moeilijke constructie. Hoe gaat dat, voorzitter?

De **voorzitter**:
U kunt altijd de indiener van de motie vragen of hij bereid is om de motie aan te houden. Ik zie dat de heer Smaling al naar de interruptiemicrofoon komt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik ontraad de motie als die meteen in stemming wordt gebracht. Als de motie wordt aangehouden, kunnen we het er later nog over hebben.

De heer **Smaling** (SP):
Ik wil eerst de minister even de vraag voorleggen of zij ook vindt dat het speelveld van die hele concessieverlening gaandeweg de rit toch is veranderd. Het oorspronkelijke intekenen op die mogelijkheden is een jaar later niet meer hetzelfde. Met andere woorden, de aanbieders van elektrische voorzieningen raken nu wel achterop bij de klassieke bevoorraders en de klassieke benzinepompen. Ik wil gewoon dat eerlijke speelveld terug. Dat staat even los van die rechtszaak. We kunnen nog bezien of we die moeten afwachten, maar de kernvraag is: is dit gewoon gegaan zoals het oorspronkelijk beoogd was? Als je nu tot 2024 moet wachten — want zolang duurt die concessie — voordat je die elektrische aanbieders kunt faciliteren, dan gaan we geen energieakkoorden en zo halen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dat vraag ik me af. Zo'n laadstation staat altijd in de buurt van een benzinestation. Je moet je auto laden en je hebt dan in de buurt die voorzieningen als een toilet, wifi en de kop koffie met kroket, zoals het in de motie wordt omschreven. Ik vind dat overigens een vieze combinatie. Die voorzieningen bevinden zich dus in de buurt. Het is dus niet zo dat mensen daar staan te verhongeren terwijl ze aan het laden zijn. De voorziening zit alleen niet aan het snellaadstation zelf vast. Voor de aanbieders is dat een minder aantrekkelijke combinatie, omdat je je geld vaak met de producten verdient. De heer Smaling moet ook naar de andere kant kijken. Toen al die concessies verleend werden, kreeg degene die de hoogste prijs betaalde de concessie. Dan kun je niet halverwege zeggen: we breken de concessie open en we laten een concurrent nu ook op uw terrein staan. Dat is ook niet zoals het hoort.

Ik ga nu geen uitspraak doen over de kant die ik op wil. Er loopt nu een rechtszaak. Wij hanteren altijd de regel dat we er gedurende een rechtszaak niet dieper op ingaan. Ik wil de motie voor nu ontraden, maar de heer Smaling kan de motie ook aanhouden totdat er meer duidelijkheid is.

De heer **Smaling** (SP):
Ik denk daar even over na.

De **voorzitter**:
Voor de stemmingen zullen we horen of de motie in stemming komt dan wel aangehouden wordt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik ben toe aan de vraag van de heer Madlener. Hij vraagt of de 80 kilometerzones kunnen worden afgeschaft. Hij vindt dat er te veel negatieve milieugevolgen zijn. Die 80 kilometerzones zijn ingesteld om de luchtkwaliteit rond de ringwegen te verbeteren en ook binnen de normen te brengen. Het is inderdaad zo dat het rijden met een snelheid van 80 km/u op sommige plekken files veroorzaakt en dat er daardoor ook weer meer wordt uitgestoten. Dit speelde bij Rotterdam en Amsterdam. We hebben echter tegelijkertijd ook kunnen zien dat een snelheidsverhoging die was gerealiseerd, teruggebracht moest worden om binnen de luchtkwaliteitseisen te blijven.

Ik heb altijd gezegd: waar het kan, doe ik het; waar het niet kan, zorg ik ervoor dat de snelheid teruggebracht wordt. Je moet dan twee kanten op fair zijn. Dat hebben we dus ook gedaan. Het betekent bovendien ook minder geluidsoverlast. Ook bij veel in- en uitvoegend verkeer is een lagere snelheid veiliger. Dus waar het kan vanuit het oogpunt van milieu en veiligheid, pas ik een hogere snelheid toe. Maar waar dat niet kan, doe ik dat niet. Ik ga niet bij voorbaat alle 80 kilometerwegen afschaffen.

In de motie op stuk nr. 516 van de heer Madlener staat "overwegende dat Nederland een echt fietsland is;" Dat is een hele nieuwe uit de mond van de PVV! Hij geeft ook aan dat hij de elektrische fiets wil stimuleren en hij verzoekt de regering om geen helm- en kentekenplicht in te voeren voor elektrische fietsen met een snelheid tot 40 km/u. Volgens Europese regelgeving voor motorvoertuigen moet ik regelgeving hebben voor speed pedelecs, net zoals voor bromfietsen en snorfietsen. De speed pedelec kan snelheden behalen tot 45 km/u. Het is dus heel complex. Hij is bedoeld voor 25 km/u, maar kan ook 45 km/u halen. We zullen er dus toch iets mee moeten doen. Het is dan dus ook onveilig, naast de verplichting om geen kenteken- en helmplicht te voeren. Ik ontraad deze motie van de heer Madlener dus.

Ik kom bij de motie van mevrouw Visser en de heer Van Helvert op stuk nr. 517 over het strafvorderingsbeleid. De regering wordt verzocht om in gesprek te gaan met het OM om te achterhalen waarom het strafvorderingsbeleid is aangepast, alsmede om te bekijken of het strafvorderingsbeleid in lijn kan worden gebracht met de situatie van voor de uitspraak van de Hoge Raad en de Raad van State inzake het ASP, namelijk het ongeldig verklaren van het rijbewijs voor vijf jaar. Na het wegvallen van de mogelijkheid om een alcoholslotprogramma op te leggen heeft het OM het strafvorderingsbeleid aangepast aan hoe het was voor de invoering van het ASP. Bij het formuleren van een strafeis is het van belang dat deze proportioneel is, omdat de rechters er anders niet in meegaan en alsnog een lagere straf opleggen. Om die reden ontraad ik, mede namens mijn collega van Veiligheid en Justitie, deze motie. Ik kan er nog meer over zeggen, voorzitter, maar ik zie dat er een interruptie is.

Mevrouw **Visser** (VVD):
De situatie gaat terug naar de tijd voor het alcoholslotprogramma, maar ten tijde van het alcoholslotprogramma kon je je rijbewijs vijf jaar kwijtraken. Dat was toen wel proportioneel als je niet meewerkte aan het alcoholslotprogramma of als je ten tijde van de uitvoering daarvan dacht: ik heb er genoeg van en ik stop ermee. Hoe beoordeelt de minister het feit dat er wordt teruggegrepen naar de situatie van voor het alcoholslotprogramma? We hebben het alcoholslotprogramma niet voor niets ingevoerd in combinatie met een rijontzegging van vijf jaar als je er niet aan meewerkt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
In principe was een alcoholslotprogramma altijd twee jaar. Als je niet wilde meewerken, zeiden we: kennelijk wil je dan je leven niet beteren en alcoholvrij worden. Daar gaat zo'n alcoholslotprogramma natuurlijk over: dat je laat zien dat je langere tijd alcoholvrij kunt rijden. In dat geval kiezen we voor vijf jaar, omdat we niet met zekerheid kunnen zeggen dat iemand zich zonder alcohol in het verkeer zal begeven. Toen het programma nog strafrechtelijk was, was er sprake van een lagere strafeis. Een alcoholslotprogramma is ook geen straf. Het is een educatieve maatregel, zoals wij dat noemen. Dat geldt ook voor een ontzegging van de rijbevoegdheid. In het strafrecht zijn allerlei proporties toegekend aan verschillende overtredingen. Ik weet dat er momenteel onderzoek plaatsvindt naar de straftoemeting in ernstige verkeerszaken. Op basis daarvan zou het OM kunnen beoordelen of de strafvorderingslijnen van het OM moeten worden aangepast en of dit soort elementen een zwaardere straf vergen. Toen het ASP werd afgeschaft, is gewoon teruggrepen op het verleden.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Dat hebben we gezien; vandaar dat we deze motie hebben ingediend. Mijn vraag aan de regering is vooral om in gesprek te gaan. Formeel gaat de Kamer niet over de strafvorderingsrichtlijnen, maar we constateren een aantal zaken. We vinden het opmerkelijk dat deze stap is gezet. De vraag aan de regering is om in gesprek te gaan met het Openbaar Ministerie om te bekijken of, gelet op de ervaringen die de afgelopen vijf jaar zijn opgedaan — we hebben dit niet voor niets ingevoerd — het strafvorderingsbeleid toch kan worden aangepast, zodat er meer tegemoet wordt gekomen aan het beleid van de afgelopen vijf jaar.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik spreek nu mede namens de minister van Veiligheid en Justitie. Ik denk dat een ontzegging van vijf jaar proportioneel gezien heel zwaar is. De minister van Justitie is al aan het bekijken of de straftoemeting in ernstige verkeerszaken nog wel proportioneel is. Ik denk dat hij daarbij ook de wens van de Kamer voor een wat zwaardere inzet in gedachten zal houden. Het verschil tussen zeven maanden en vijf jaar is echter wel enorm. Dat is de reden om de motie, waarin het gaat over het ongeldig verklaren van het rijbewijs voor vijf jaar en waarin wordt gevraagd om daarover in gesprek te gaan, te ontraden. Daar blijf ik maar even bij.

In hun motie op stuk nr. 518 verzoeken mevrouw Visser en de heer Van Helvert de regering om een impactanalyse uit te voeren over de vraag of en onder welke condities het ASP als straf kan worden opgenomen in het strafrecht, alsmede om het OM en de rechtspraak hierbij te betrekken. Ik beschouw deze motie als ondersteuning van het beleid, want bij de impactanalyse voor het onderbrengen van het alcoholslot in het strafrecht zijn het OM en de rechtspraak al betrokken. Uit die analyse blijkt dat er veel minder ASP's zullen worden opgelegd en dat de kosten van de ASP's niet ten laste kunnen komen van de overtreder. Om die reden vinden wij dat het onderbrengen van het ASP in het strafrecht te weinig meerwaarde biedt. Maar we kunnen wel de discussie aangaan over de verschillende mogelijkheden en over de vorm waarin het eventueel wel zou kunnen. Ik heb bij voorbaat aangegeven welke beperkingen daaraan ten grondslag liggen, want het moet uiteindelijk wel een betaalbaar instrument zijn, ongeacht of je de kosten bij de justitiële keten of bij het individu neerlegt.

De **voorzitter**:
De motie wordt beschouwd als ondersteuning van het beleid, maar mevrouw Visser heeft toch nog een aanvullende vraag.

Mevrouw **Visser** (VVD):
In de beantwoording op onze vragen werd aangegeven dat hier bewust niet voor is gekozen, omdat men erop rekende dat het alcoholslotprogramma niet in het strafrecht ondergebracht zou worden. Conform de uitspraak van de Hoge Raad en de Raad van State verzoeken wij de regering om nogmaals te bekijken of het alcoholslotprogramma in het strafrecht behouden kan worden, met de randvoorwaarden die de minister aangaf, en daarover in overleg te gaan met het OM en de rechterlijke macht.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Volgens mij heb ik dat net gezegd.

Mevrouw Visser stelde nog een vraag over het aanvullende onderzoek met betrekking tot de speed pedelec, en zij dreigde op dat punt met een motie die nog steeds boven mijn hoofd hangt. Er is al een onderzoek gedaan in 2014. Je zou dat nog een keer kunnen doen, maar dan moet dat onderzoek wel in een laboratoriumsetting plaatsvinden, want er rijden in de komende drie maanden nog geen speed pedelecs op de openbare weg. Dat is een van de mogelijkheden, maar die komt niet overeen met de echte toets die mevrouw Visser wil. Een andere mogelijkheid is dat je vanaf januari een onderzoek doet van drie maanden, maar dan is het nog maar de vraag of er voldoende speed pedelecs op de weg zijn om te kunnen testen. We zouden de Kamer daar vervolgens in april over kunnen informeren en we kunnen dan ook meteen de AMvB behandelen. Ik snap heel goed waarom mevrouw Visser dit wil, maar het nadeel daarvan is — en misschien heeft zij daar niet bij stilgestaan — dat je op die manier een onderscheid creëert tussen twee groepen speed pedelecs: de oude waarmee men op het fietspad rijdt en de nieuwe waarmee men vanaf januari op de weg moet rijden. Als je de oude pedelecs niet via de AMvB toevoegt aan de nieuwe groep, krijg je twee soorten speed pedelecs, terwijl dit onderscheid niet helder is voor de gebruikers en voor de andere mensen op de weg.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Het gaat ons erom dat je ineens als fietser op een 50 kilometerweg tussen allerlei auto's rijdt. Volgens mij voelen beide partijen zich daar onprettig bij. We hebben daar ook uitgebreid over gesproken tijdens het AO. De minister verwees naar een onderzoek dat in 2014 is uitgevoerd, maar dat was een soort vergelijkend literatuuronderzoek met Duitsland. Er ligt inmiddels een nieuw rapport van Grontmij dat begin dit jaar is verschenen en daarin staat eigenlijk het tegenovergestelde van wat er in het onderzoek uit 2014 staat. Op basis van die twee tegengestelde onderzoeken en het feit dat België voor een heel ander model heeft gekozen, vraag ik de minister of zij bereid is om die twee onderzoeken naast elkaar te leggen en om daarnaast te bekijken of de keuze van België ook een oplossing zou kunnen zijn voor de Nederlandse situatie. Wij zien deze situatie immers nog niet helemaal voor ons, en we vinden het eigenlijk ook onverantwoordelijk om iedereen maar tussen de auto's te laten rijden, zonder dat we weten wat dit betekent voor de verkeersveiligheid en de doorstroming.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Begrijp ik het goed dat mevrouw Visser mij eigenlijk vraagt om de komende drie maanden de verschillende onderzoeken naast elkaar te leggen en de mogelijke hiaten via labtesten te onderzoeken, voor zover wij dat kunnen, alsmede de inwerkingtreding van de AMvB nog met enkele maanden uit te stellen?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ja. Daarbovenop wil ik dat er wordt gekeken naar de consequenties voor de doorstroming en de verkeersveiligheid, niet alleen voor de fietser en het fietspad maar voor de weg in totaal. Ik denk dat daar nog onvoldoende onderzoek naar is gedaan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik denk dat het complex zal zijn om een en ander op zeer korte termijn te kunnen vinden en te kunnen doen. Het zal ook complex zijn om twee verschillende typen speed pedelecs op straat te hebben. Ik kan proberen een vergelijking te maken tussen rapporten, maar ik weet niet of dat de helderheid geeft die mevrouw Visser zoekt. Ik zal toch de voorbereiding van de AMvB doorzetten, zodat er straks een gelijke positie ontstaat. Dan bekijken we of we de komende twee dagen, voordat mevrouw Visser de motie boven mijn hoofd houdt, tot een vergelijk kunnen komen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
De stemmingen over de moties vinden plaats bij de eindstemming aanstaande donderdag.